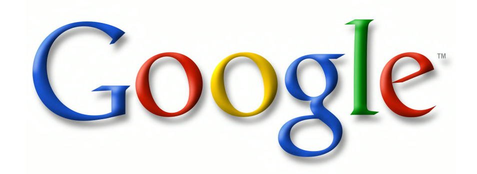



HRL
48
LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University
HE4759 V66F2 f

STUDIE

ÜBER DIE

WIENER STADTBAHN

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER

CONCESSIONIRTEN WIENER GÜRTELBAHN

DES

WIENFLUSS-REGULIRUNGS- UND STADTBAHN-PROJECTES

DES

STADTBAUAMTES

VON

M. FEILBOGEN

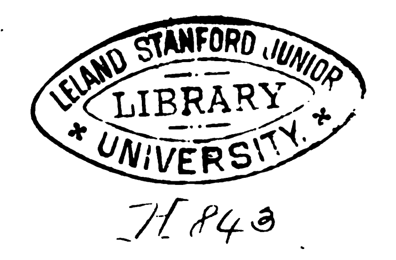
INGENIEUR.

MIT EINEM SITUATIONSPLAN UND VIER TAFELN.

WIEN 1883.

SPIELHAGEN & SCHURICH, VERLAGSBUCHHANDLUNG, I. GISELASTRASSE 5.





Inhalt.



Einleitung.

Vorliegende Studie kann mit Rücksichtnahme auf die am 29. December 1882 seitens des Gemeinderathes beschlossene Wienfluss-Regulirung und der am 25. Jänner 1883 (R.-G.-Bl. Nr. 18) erflossenen allerhöchsten Concession für die Wiener Gürtelbahn nur rein informatorischen Charakters sein, und es soll durch die Combinirung der Hochbahn längs des Donaucanales mit einer hier erörterten Tiefbahn-Trace im Wienthale der Nachweis erbracht werden, dass ein Ausgleich der Gegensätze, in welchen sich die Concessionäre der Wiener Gürtelbahn den Wünschen der Gross-Commune gegenüber befinden, technisch ohne nennenswerthe Schwierigkeiten möglich und bei einigem Einverständniss rationell durchführbar ist.

Diesen Nachweis zu erbringen, ist des Verfassers einziger Zweck. Ist dieser Zweck erreicht, dann finden eine Anzahl höchst wichtiger Fragen von selbst ihre Lösung, denn es sollen die folgenden Daten, sowie die zur Erklärung beigefügten Tafeln zeigen, dass es ohne wesentliche Beeinträchtigung der concessionirten Linien der Gürtelbahn ermöglicht ist, gerade in der hauptsächlichsten Frage an der Wien eine theilweise als offene Einschnittsbahn, theils als gedeckte Tiefbahn laufende Trace auszuführen, einen Boulevard zu schaffen, den Stadtpark zu vergrössern, werthvolle Baugründe zu gewinnen und endlich das Anlage-Capital für die Wiener Stadtbahn zu verringern, demzufolge eine Verzinsung des aufgewandten Bau-Capitales leichter zu erzielen.

Es wären sohin zu besprechen:

I. Die Beschlüsse des Gemeinderathes;

II. die Concession der Gürtelbahn.

Ad I. *a*) Die vom Gemeinderathe beschlossene Wienfluss-Regulirung basirt auf das Elaborat des Stadtbauamtes und bezweckt:

1. Die Anlage von Sammelbassins bei Baumgarten;

2. die Einwölbung des Wienflusses in zwei Oeffnungen vom Gemeindegebiete der Stadt Wien bis zur Einmündung in den Donaucanal unterhalb der Radetzkybrücke;

3. die Führung eines Hochwassercanales vom Sammelbassin mit Unterfahrung der Westbahn im Tunnel über Breitensee, Ottakring, Hernals, Weinhaus, Döbling in den Krotenbach, respective Donaucanal.

b) Die Stadtbahn anlangend, wurde die Anlage einer viergeleisigen Eisenbahn längs des Donaucanales vom Franz Josef-Bahnhofe bis zum Anschluss an die Verbindungsbahn befürwortet und das Einverständniss zu der vom Stadtbauamte beantragten Traceführung Gumpendorfer Schlachthaus-Aspernbrücke (mit Ausschluss der Hochbahn) ausgesprochen.

Die Kosten der Wienfluss-Regulirung vertheilen sich:

Auf die Einwölbung des Wienflusses circa 5000 Meter (fl. 1666 per laufenden Meter) mit	fl.	8,300.000
auf die Anlage des Sammelbassins mit	„	1,700.000
auf die Anlage des Hochwassercanales mit	„	8,003.000
zusammen	fl.	18,003.000

rund fl. 18,000.000.

Die Bedeckung dieser Auslagen geschehe durch die Beitragsleistung der Stadtbahn-Unternehmung mit	fl.	5,000.000
durch die Verwerthung der gewonnenen Bauparcellen mit	„	14,022.826
zusammen	fl.	19,022.826

rund fl. 19,000.000. Dies ergibt ein Plus zu Gunsten der Wienfluss-Regulirung von fl. 1,000.000

Ad II. Die concessionirte Wiener Gürtelbahn umfasst folgende Linien:

1. Die Ringbahn in einer Länge von 12·844 Kilometer, beginnt bei der Brigittabrücke, läuft dem Donaucanal entlang zur Aspern-, beziehungsweise Radetzkybrücke, von da in der Richtung des zu regulirenden Wienflusses zum Gumpendorfer Schlachthaus, übertritt in die Gürtelstrasse und geht von der Währinger-Linie, indem sie die Gürtelstrasse verlässt, zum Ausgangspunkte Brigittabrücke zurück;

2. die Abzweigungen:

a) Zur Franz Josefbahn . . . . 1·69 Kilometer
b) zur Nordwest-, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Donau-Uferbahn . . 3·00 „
c) zur Wiener Verbindungsbahn . . . . 1·07 „
d) zur Südbahn . . . . 1·81 „
e) zur Kaiserin Elisabethbahn . . . . 2·86 „
f) nach Hietzing bis zur Penzinger Brücke . . . . 1·88 „

Von diesen Linien ist conform dem Beschlusse des Gemeinderathes die Strecke Donaucanal-Aspernbrücke-Verbindungsbahn, 4·9 Kilometer, viergeleisig anzulegen.

In der Theilstrecke Gumpendorfer Schlachthaus-Schikanedersteg ist zugleich mit der Anlage der Bahn der unter derselben zu liegen kommende eine Rohrstrang der Wienfluss-Einwölbung auf Kosten der Concessionäre herzustellen; in der Theilstrecke Schikanedersteg-Aspernbrücke sind die Concessionäre verpflichtet, die Fundirung der Pfeiler für die Bahnanlage derart auszuführen, dass die vom Gemeinderathe beschlossene Wienfluss-Regulirung in keiner Weise behindert wird.

Aus dem Vorhergesagten ist daher ersichtlich:

Dass die Concessions-Urkunde die Bahntrace, als solche anlangend, dem directen Wunsche der Commune vollkommen entsprochen, betreffend der Anlage der viergeleisigen Donaucanalbahn dem Gemeinderaths-Beschlusse vollkommen gerecht geworden, und endlich die beschlossene Wienfluss-Regulirung durch die Verpflichtung des den Concessionären auferlegten, auf eigene Kosten herzustellenden, unter der Bahn liegenden Rohrstranges bedeutend fördert. Im Gegensatze zu den Intentionen des Gemeinderathes befinden sich die Concessionäre in der Wahl der Construction des Bahnsystems als Hochbahn, welche Bahntype vom Gemeinderathe verworfen, speciell in der Strecke Schikanedersteg-Aspernbrücke vollständig negirt wurde, negirt aus Gründen, welche schon so oft erörtert, allgemein so geläufig sind, dass eine Wiederholung derselben hier nur Zeitverschwendung wäre.

II. Capitel.

Gegenstand der Studie.

An die eigentliche Aufgabe gegenwärtiger Studie angelangt, ist klarzulegen:

1. Construction der Bahn als Tiefbahn und Beschreibung der vorgeschlagenen Trace;
2. Verkehrsverhältnisse mit den bestehenden Bahnen und den übrigen Linien der concessionirten Gürtelbahn;
3. geologische Verhältnisse;
4. Neigungs- und Richtungs-Verhältnisse;
5. Länge und Entfernung der Stationen;
6. Vorausmasse und Baukosten.

1. Construction der Bahn als Tiefbahn und Beschreibung der vorgeschlagenen Trace.

Hier wären vorerst die Grundprincipien, welche für diese Studie massgebend waren, zu beleuchten. Es handelt sich hauptsächlich um die Constructionsart der Bahn als Hochbahn in der Strecke Aspernbrücke-Schlachthaus, gegen welche Ausführung der Gemeinderaths-Beschluss sich wendet.

Ist nun eine andere, den Wünschen des Gemeinderathes entgegenkommende Construction dieser Bahnstrecke ohne Irritirung der übrigen concessionirten Linien der Gürtelbahn zulässig?

Ja! — und zwar theils als offene, theils als gedeckte, rechtsseitig neben der Wienfluss-Einwölbung geführte Einschnittsbahn. —

Die Construction der gedeckten Einschnittsbahn (Tiefbahn) ist, wie aus den beigehefteten Querprofilen Tafel VI ersichtlich, ein durch Stützmauern versicherter, mit Traversengewölben abgedeckter Einschnitt, welcher sich möglichst nahe der Oberfläche des Terrains in einer durchschnittlichen Tiefe von 5·5 Meter hält.

Behufs Abführung der Grundwässer, sowie zur Aufnahme allfällig die Bahntrace kreuzender Unrathscanäle, wäre ein Canal von 1·50 Meter Weite und 1·80 Meter Höhe, eventuell 0·60 Meter Weite und gleicher Höhe längs der ganzen Wienthalbahn anzuordnen.

Behufs Ermittlung des Ueberganges von der Hochbahn in die Tiefbahn wären, unter Annahme des Pegels der Ferdinandsbrücke mit 156·82 Meter, folgende Coten zu berücksichtigen:

1. Die Nivellette-Cote der Verbindungsbahn beim Arsenal 2·365 Kilometer mit 188·59 Meter
2. Die Nivellette-Cote der Station Getreidemarkt der Wienthalbahn (Kreuzungsstelle der Tiefbahn des Stadtbauamts-Projectes) mit . . . . . . 166·40 „
3. Die Nivellette-Cote der Station Hietzing-Penzing der Wienthalbahn mit. 189·00 „
4. Die Nivellette-Cote der concessionirten Gürtelbahn bei 9·4 Kilometer (Lerchenfelder-Linie) mit . . . . 192·36 „

Bei Festhaltung dieser Coten ergibt sich der Nullpunkt der projectirten 13·855 Kilometer langen Tiefbahn mit der Station Arsenal bei 2·365 Kilometer (Cote 188·59) der Verbindungsbahn, 313 Meter vom Uebersetzungspunkte der Linienwallstrasse gegen den Staatsbahnhof. Von diesem Nullpunkte geht die Trace als offene Einschnittsbahn parallel zur Verbindungsbahn mit einem Bogen R. = 375 bis zur Fasangasse, und bei Profil 11 + 50 durch das Portale in den gedeckten Einschnitt über.

Diese gedeckte Einschnittsbahn durchzieht den Rennweg in ziemlich gerader Richtung auf den Hochstrahlbrunnen, wendet sich im Bogen nach rechts gegen die Lastenstrasse und biegt am Naschmarkt nach links in das gegenwärtige rechte Wienfluss-Ufer ein, welches sie bei Profil 32 + 25 (Cote 170·32) schneidet. Bei Profil 38 + 00 erreicht die Trace das Bett des Wienflusses und benützt dasselbe, nachdem es durch das Portale bei Profil 76 + 30 aus dem gedeckten Einschnitte in's Niveau heraustritt, bis Profil 94 + 40 (Cote 189·7).

Von da verlässt die Trace das Wienbett und durchzieht das Terrain des rechten Wienufers im offenen Einschnitt, unterfährt die Hetzendorfer Verbindungsbahn (Cote 196·8) und geht bei Profil 105 + 00 abermals in's Niveau über, bis sie nach Uebersetzung des Wienflusses die Station Mariabrunn (Cote 217·19) erreicht.

An dieser Endstation ist eine 200 Meter lange Rangirstation vorgesehen. Am Ausgangspunkte der Wienthalbahn hat sich eine Reconstruction der Verbindungsbahn auf eine Länge von 1131 Meter ergeben. Es mussten die Neigungsverhältnisse der Verbindungsbahn mit Rücksicht auf die vorgeschlagene Wienthalbahn einige unwesentliche Veränderungen erfahren.

Bei der Station Penzing - Hietzing erreicht die Cote der Nivellette die Höhe von 189·00, weil auf die Verbindung zur Gürtelbahn (wie aus der beigehefteten Detail - Situation Tafel V zu entnehmen) Rücksicht genommen wurde, indem an dieser Stelle diese Verbindungsstrecke die Wienfluss-Regulirungs-Canäle überfahrend gedacht wurde.

Die Wienthalbahn, in einer Länge von 13·855 Kilometer mit 17 Stationen und einer Rangirstation zusammen 1735 Meter lang, hat folgende Abzweigungen:

A) Zur Kaiserin Elisabeth-Westbahn, von Profil 135 + 51 der Wienthalbahn, lang 232 Meter, mündet beim Wächterhaus „Wolf in der Au" in die Hauptlinie der Westbahn (Cote 222·61).

B) Nördliche Verbindungsbahn, von Profil 14 + 95 der Wienthalbahn, lang 393 Meter, mündet bei Profil 39 + 62 in die Verbindungsbahn und dient zur Vermittlung des directen nordwestlichen Verkehres.

D) Als Gürtelstrassen-Verbindungsbahn zur concessionirten Gürtelbahn, von Profil 85 + 30 der Wienthalbahn, lang 4882 Meter, mündet bei 9·4 Kilometer in die concessionirte Gürtelbahn.

E) Von Profil 89 + 30, lang 348 Meter, mündet bei Profil 3 + 45 in die Gürtelstrassen-Verbindungsbahn, dient zur Vermittlung des directen westöstlichen Verkehres.

2. Die Verkehrsverhältnisse

zwischen der vorgeschlagenen Wienthalbahn mit den bestehenden Bahnen und den übrigen Linien der concessionirten Gürtelbahn gestalten sich in der Relation

von	nach	über die Route
und vice versa		Verbindungsbahn bis 39 + 62 Kilometer — Wienthalbahn
Nordbahn	Westbahn	
Süd- und Staatsbahn	Westbahn	südliche Verbindungsbahn — Wienthalbahn
*) Franz Josefbahn	Westbahn	Gürtelbahn, Gürtelstrassen-Verbindungsbahn — Wienthalbahn
*) Nordwestbahn	Westbahn	Gürtelbahn, Gürtelstrassen-Verbindungsbahn — Wienthalbahn

*) Die Relation Franz Josefbahn, Nordwestbahn, Westbahn, sowie Süd- und Staatsbahn, hat bei Realisirung der Stadtbahnlinien des Stadtbauamtes auch die Transversal-Route Augartenstrasse-Hörlgasse-Schikanedersteg (Cote 166·40) — Westbahn einerseits, und Augartenstrasse-Hörlgasse-Schikanedersteg (Cote 166·40) Rennweg, Süd-, eventuell Staatsbahn andererseits, offen.

3. Geologische Bodenverhältnisse.

In der Hauptlinie Verbindungsbahn-Mariabrunn kommt vom Ausgangspunkte der Verbindungsbahn bei 0·0 Kilometer bis zur Mohsgasse 0·430 Kilometer Diluvialschotter, von da ab bis 1·530 Kilometer bei der Salesianergasse eine Löss-Schichte, am Heumarkt in der Wiensohle bis zum Gumpendorfer Schlachthause bei 5·30 Kilometer Congerientegel, im Verfolg der Wien dann Sarmatischer Tegel vor.

Auf der Abzweigung Gürtelstrassen-Verbindungsbahn findet sich von Penzing 0·0 Kilometer (8·53 der Hauptbahn) bis zur Westbahn-Unterfahrt bei 0·57 Kilometer Sarmatischer Tegel, bis zur Schmelzgasse 2·70 Kilometer Löss vor, von da ab gegen die Einmündung in die Gürtelbahn bei der Lerchenfelder-Linie tritt sogenannter „Belvedere-Schotter" auf.

4. Neigungs- und Richtungsverhältnisse.

Die Höhen-Differenz der beiden Endpunkte (Tafel II, Längenprofil) bei einem continuirlichen Gefälle beträgt:

I. Für die Wienthalbahn	+ 28·60
a) für die Abzweigung A	+ 34·02
b) „ „ „ B	— 19·89
c) „ „ „ D	+ 3·77

Die Summe der Gefälle, u. zw.:

Länge der Horizontalen . . . . . . 3913·80 = 28·92 %
„ „ Gefälle . . . . 9941·20 = 71·08 %

grösstes Gefälle der Wienthalbahn: 1 : 54·73 = 3·75 %.

Beim Anschlusse zur Kaiserin Elisabeth-Westbahn 1 : 40 auf 217 Meter = 1·59 %.

Die Wienthalbahn hat ein Gegengefälle, u. zw.:

Gefälle — 26·95. Meter Differenz . . . . . + 55·55.

Als offene Einschnittsbahn sind	2265	Meter	= 16.35 %
„ gedeckte „ „	6480	„	= 46·80 %
„ Niveaubahn	5110	„	= 36·85 %
Länge der Geraden	8767·07	„	= 63·28 %
„ „ Curven	5087·93	„	= 36·72 %

Grösster Radius = 1500 Meter. Radien zu 200 Meter 9 Stück. Kleinster Radius 125 Meter bei der Abzweigung B zur Verbindungsbahn. Summe der Bögen der Wienthalbahn 33, der Abzweigungen 8.

5. Die Länge und Entfernung der Stationen.

a) Stationen der Wienthalbahn.

						Entfernung von Mitte zu Mitte
1.	Station	Arsenal	lang	200	Meter	542
2.	„	Aspang-Bahn	„	50	„	575
3.	„	Belvedere	„	60	„	416
4.	„	Rennweg	„	60	„	558
5.	„	Schwarzenbergplatz . .	„	100	„	416
6.	„	Getreidemarkt . . .	„	60	„	708
7.	„	Kettenbrücke	„	60	„	488
8.	„	Pilgramgasse	„	60	„	655
9.	„	Reinprechtsdorferstrasse .	„	60	„	541·17
10.	„	Schlachthaus	„	160	„	626
11.	„	Gaudenzdorf	„	60	„	617·83
12.	„	Sechshaus	„	60	„	650
13.	„	Schönbrunn	„	150	„	898
14.	„	Penzing-Hietzing . . .	„	75	„	1112·50
15.	„	St. Veit	„	60	„	1082·50
16.	„	Hütteldorf	„	200	„	1395
17.	„	Mariabrunn	„	60	„	2576
18.	„	Rangirstation	„	200		

b) Stationen der Zweiglinie D zur Gürtelbahn.

1.	Station	Exercirfeld	lang	60	Meter
2.	„	Schmelz	„	60	„
3.	„	Breitensee	„	60	„
4.	„	Penzing-Hütteldorf	„	60	„

Die grösste Stations-Entferhung beträgt 2576 Meter, die mittlere 840·06 Meter, die geringste 416 Meter.

6. Voraussmasse und Baukosten.

Post	Abtheilung	Gegenstand	Kosten in Gulden österr. Währ.		
			Einzeln	Zusammen	per Kilometer
I.		Tracirung und Vorarbeiten . . .		19.710	1.000
II.		Grunderwerb		1,053.160	53.433
III.		Unterbau.			
	a	Erd- und Felsarbeiten	554.421		
	b	Reconstruirung der Verbindungsbahn etc. . .	100.000		
	c	Parallelverlegung des Rennweg-Canales . .	40.000		
	d_1	Gedeckter Einschnitt mit zwei Stützmauern . .	604.450		
	d_2	Gedeckter Einschnitt mit einer Stützmauer .	1,516.944		
	e	Brücken und Durchlässe	74.600		
	f	Strassen- und Wegbauten	15.100		
	g	Fluss- und Uferbauten	3.000		
	h	Abschluss der Bahn	2.562	2,911.077	147.690
IV.		Oberbau.			
	a	Currente Bahn und Stationen	5,375.000		
	b	Weichen, Kreuzungen etc.	56.000		
	c	Drehscheiben	4.250	5,435.250	275.525
V.		Hochbau.			
		Stationen, Administrationsgebäude, Remisen und Nebengebäude		600.000	30.441
VI.		Signale		7.884	400
VII.		Bahnausrüstung.			
	a	Bahnerhaltungsdienst			
	b	Zugförderung		19.710	1.000
	c	Verkehrsdienst			
VIII.		Fahrbetriebsmittel.		197.100	10.00
IX.		Administration		29.565	1.500
X.		Unvorhergesehenes.		2,226.544	112.965
				12,500.000	633.954

Die Kilometer-Kosten sind auf eine Länge von 19·71 Kilometer berechnet.

III. Capitel.

Anlage einer Wienthalstrasse.

(Boulevard.)

Für die günstige Verwerthung der durch die Wienfluss-Eindeckung gewonnenen Baugründe ist die Anlage der Wienthalstrasse von wesentlichem Einflusse. Unter Annahme einer 45 Meter breiten abgepflasterten Wienthalstrasse, in deren Mitte die Hochbahn angelegt, hat das Stadtbauamt vom Getreidemarkt bis zur Aspernbrücke 19.043 Quadrat-Klafter an erlangten Grundflächen ausgewiesen.

Vorliegende Studie, auf dem Principe der Tiefbahn basirend, zeigt in Tafel III eine freie, 50 Meter breite, mit Anpflanzungen versehene Wienthalstrasse, welche von dem Bassin als getheilte Alleenstrasse ausgeht, bei der Schönbrunner Schlossbrücke in einen grossen freien Platz mündet, und von da auf dem gedeckten Wienflusse, mit Anlagen versehen, bis zur Radetzkybrücke läuft.

Die Neigungs-Verhältnisse der Wienthalstrasse sind, wie aus dem beigelegten Längenprofil Tafel II ersichtlich, äusserst günstig.

Im Maximum 1 : 55, Gesammtlänge 4480 Meter.

Horizontale Strecken 1408 Meter. Die Richtungs-Verhältnisse sind mit denen der Tiefbahntrace identisch.

Die Gesammtsumme der gewonnenen Bau-Area mit Ausschluss der 6742 Quadrat-Klafter umfassenden 7 Parcellen (5) des Eislaufplatzes, und der durch die Wienstrasse erwachsenden Vergrösserung der Parkanlagen mit circa 4000 Quadrat-Klafter, ist in nachfolgender Specification detaillirt und in beigehefteter Situationstafel III ersichtlich gemacht:

Parcelle	1—3	am Donaucanale und Ringstrasse	3107	Quadrat-Klafter
„	4—6	beim Hauptzollamt	972·5	„
„	7—8	an der Ringstrasse	2897·5	„
„	16—17	hinter dem Museum	1301·5	„
„	18—21	zwischen Tegetthoff- und Schwarzenbergbrücke	2703	„
„	22—27	zwischen Schwarzenberg- und Elisabethbrücke	10901·75	„
„	28—29	am Getreidemarkt	968·5	„
„	30—31	am Obstmarkt	1255	„
		Zusammen . . .	24106·75	Quadrat-Klafter.

IV. Capitel.

Allgemeines und Schluss.

Aus den vorhergehenden Auseinandersetzungen ist für Jedermann die Möglichkeit geboten, sich über die Art der Vereinigung der als Hochbahn projectirten Donaucanal-Trace, sowie der Gürtelstrassenlinie der concessionirten Wiener Gürtelbahn und der als Tiefbahn herzustellenden Wienthalbahn ein klares Bild zu vergegenwärtigen.

Die durch die Trace der concessionirten Gürtelbahn Brigittabrücke-Aspernbrücke-Schlachthaus-Währinger-Linie und zurück Brigittabrücke geschlossene 12·844 Kilometer lange Ringbahn würde sich nach Vorliegendem, von der Brigittabrücke, Aspernbrücke, Verbindungsbahn, Rennweg, Elisabethbrücke, Hietzing, Penzing, Breitensee, Schmelz, Lerchenfelder-Linie, Währinger-Linie wieder an den Ausgangspunkt Brigittabrücke angelangt, auf 17·72 Kilometer erweitern, von welchen

3·6 Kilometer auf die Strecke Brigittabrücke-Aspernbrücke-Verbindungsbahn der concessionirten Gürtelbahn und 1·26 Kilometer auf die Verbindungsbahn selbst entfallen.

Durch diese erweiterte Ringbahn entsteht der nicht zu unterschätzende Vortheil, dass die Route Zollamtsbrücke-Schwarzenbergplatz nicht nur von jeder Bahnanlage verschont bliebe (wie dies auch im Projecte des Stadtbauamtes vorgesehen), sondern durch die Anlage der Wienthalstrasse dem Stadtparke eine Gebietserweiterung von circa 4000 Quadrat-Klafter erwächst, dass die Verkehrs- und Erwerbsverhältnisse der von den ärmeren Volksclassen bewohnten westlichen Vororte gefördert, endlich einerseits durch die Einbeziehung des Exercirfeldes Schmelz in die Ringbahn, als directe Verbindung mit sämmtlichen Kasernen, das strategische Moment berücksichtigt, andererseits den etwa im Laufe der Zeit sich als nothwendig herausstellenden Verlegungen der im Weichbilde der Stadt befindlichen militär-ärarischen Anstalten, als: Truppenspitäler, Transport-Sammelhäuser, Depots etc. etc. (wie auf Tafel V angedeutet) vollkommen Rechnung getragen erscheint.

Die Baukosten betreffend, stellt sich die mit Vorliegendem vorgeschlagene Tiefbahn-Trace bedeutend billiger, als die Hochbahn der concessionirten Wiener Gürtelbahn. Die ganze Bausumme ist nach den auf Seite 10 specificirten Kosten für die 19·71 Kilometer lange Wienthalbahn mit fl. 12,500.000, oder fl. 633.954 per Kilometer berechnet, während sich die kilometrischen Kosten der circa 25 Kilometer langen concessionirten Wiener Gürtelbahn, fl. 60 Millionen als Baucapital vorausgesetzt, auf fl. 2,400.000 belaufen.

Was nun die Möglichkeit der Ausführung als Tiefbahn in der Wienthalstrecke rücksichtlich der allerhöchsten Concessions-Urkunde betrifft, ist in der sanctionirten Concession wohl die Führung der Trace ausgesprochen, die Constructionsart der Bahn hingegen wurde nicht berührt, und es ist darin weder als Hochbahn noch als Tiefbahn eine Verfügung getroffen.

Nur in den Concessions-Bedingnissen für die concessionirte Wiener Gürtelbahn vom 8. Februar 1883 ist die Constructionsart als Hochbahn bezeichnet, und es heisst im Punkt 2 wörtlich:

„Speciell bezüglich der Traceführung in der Strecke Radetzkybrücke-Gumpendorfer Schlachthaus wird bestimmt, dass dieselbe in Uebereinstimmung mit dem vom Wiener Stadtbauamte aufgestellten und vom Wiener Gemeinderathe am 29. December 1882 beschlossenen Projecte der Wienfluss-Regulirung und als Hochbahn herzustellen ist."

„Abänderungen der genehmigten Bahntracen können nur mit Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorerwähnte Hauptrichtung der Bahnstrecke nicht alterirt wird."

Aus diesem geht klar hervor, dass die Concessionäre der Wiener Gürtelbahn rücksichtlich der allerhöchsten Concessions-Urkunde nicht an die Constructionsart als Hochbahn gebunden sind, dass ihnen, mit Rücksicht auf die Concessions-Bedingnisse, die Möglichkeit geboten ist, Abänderungen vorzunehmen, und dass endlich den Concessionären zur Pflicht gemacht wurde, in Uebereinstimmung mit dem vom Wiener Stadtbauamte aufgestellten und vom Wiener Gemeinderathe beschlossenen Projecte der Wienfluss-Regulirung vorzugehen.

Der Wiener Gemeinderath hat am 29. December 1882 die Ausführung vorerwähnten Projectes beschlossen, er hat aber auch zugleich und fast einstimmig den Beschluss gefasst, das System der Hochbahn zu verwerfen, und sich dadurch indirect für die Tiefbahn ausgesprochen.

Dies ist die grosse Kluft, welche die Concessionäre und die Commune trennt, hier sind die Gegensätze, in welchen sie sich befinden, deutlich genug ersichtlich. Um noch diese Gegensätze kräftiger hervortreten zu lassen, ist das vom Wiener Stadtbauamte verfasste Stadtbahnproject in Betracht zu ziehen, und wir finden auch darin das System der Tiefbahn acceptirt.

Solche Differenzen müssen offenbar unter den Betheiligten zu Streitigkeiten führen, welche gewiss nicht im Interesse der Commune einerseits und der Gürtelbahn-Concessionäre andererseits gelegen sein können, und es ist in dieser Voraussicht der Punkt 5, Absatz 3, der Concessions-Bedingnisse vollkommen berechtigt, welcher lautet:

„Falls sich aus dem Verhältnisse der Stadtbahnanlage zur Wienfluss-Regulirung, insoweit dasselbe durch die vorstehenden Bestimmungen geregelt ist, Streitigkeiten ergeben sollten, sind die Concessionäre verpflichtet, sich behufs deren Austragung mit Ausschluss des Rechtsweges der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums zu unterwerfen."

Es müssen denn doch heute die Concessionäre der Gürtelbahn als Vertreter von 60 Millionen Gulden englischen Capitals, welches der Stadt Wien zu Gute kommen soll, angesehen werden, und es dürfte jedenfalls für die Verwerthung billigen ausländischen Capitals in heimischen Unternehmungen nicht sehr zuträglich sein, wenn es hier zu Uneinigkeiten unter den massgebenden Interessenten kommen würde, durch welche das ganze Unternehmen nicht nur in Frage gestellt, sondern unseren Unternehmungen überhaupt der billige englische Geldmarkt weiterhin vollends entfremdet werden könnte.

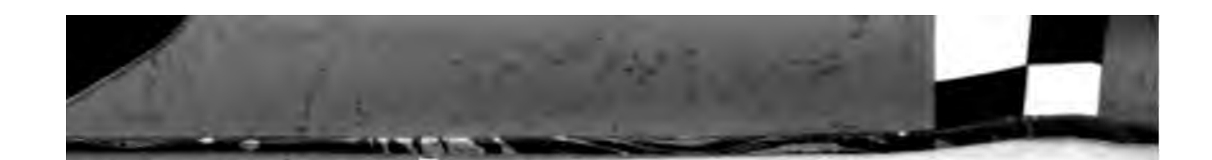
Es ist zur Genüge der Beweis erbracht worden, dass die Verbindung der vorgeschlagenen Trace als Tiefbahn mit der concessionirten Wiener Gürtelbahn als Hochbahn ohne Schwierigkeiten technisch durchführbar ist, dass die allerhöchste Concessions-Urkunde nicht die Construction der Bahn als Hochbahn absolut ausspricht, und dass endlich die Concessions-Bedingnisse Abänderungen gestatten.

Der Verfasser glaubte sich durch seine Studien bei der Mitverfassung des Projectes der Wiener Metropolitan-Central- und Peripherie-Bahn, sowie durch seine Kenntnisse der englischen Geldverhältnisse für berechtigt und als österreichischer Techniker für verpflichtet, diese Studie der Veröffentlichung zuzuführen, um dadurch eine Richtschnur anzugeben, nach welcher einerseits und hauptsächlich den Concessionären die grössten Schwierigkeiten in der Ausführung ihrer Aufgabe hinweggeräumt, die Gegensätze gelöst, und andererseits den Wünschen der Gross-Commune Wien, die bei der Ausführung eines so grossen Werkes nicht übergangen werden darf, Rechnung getragen erscheint.

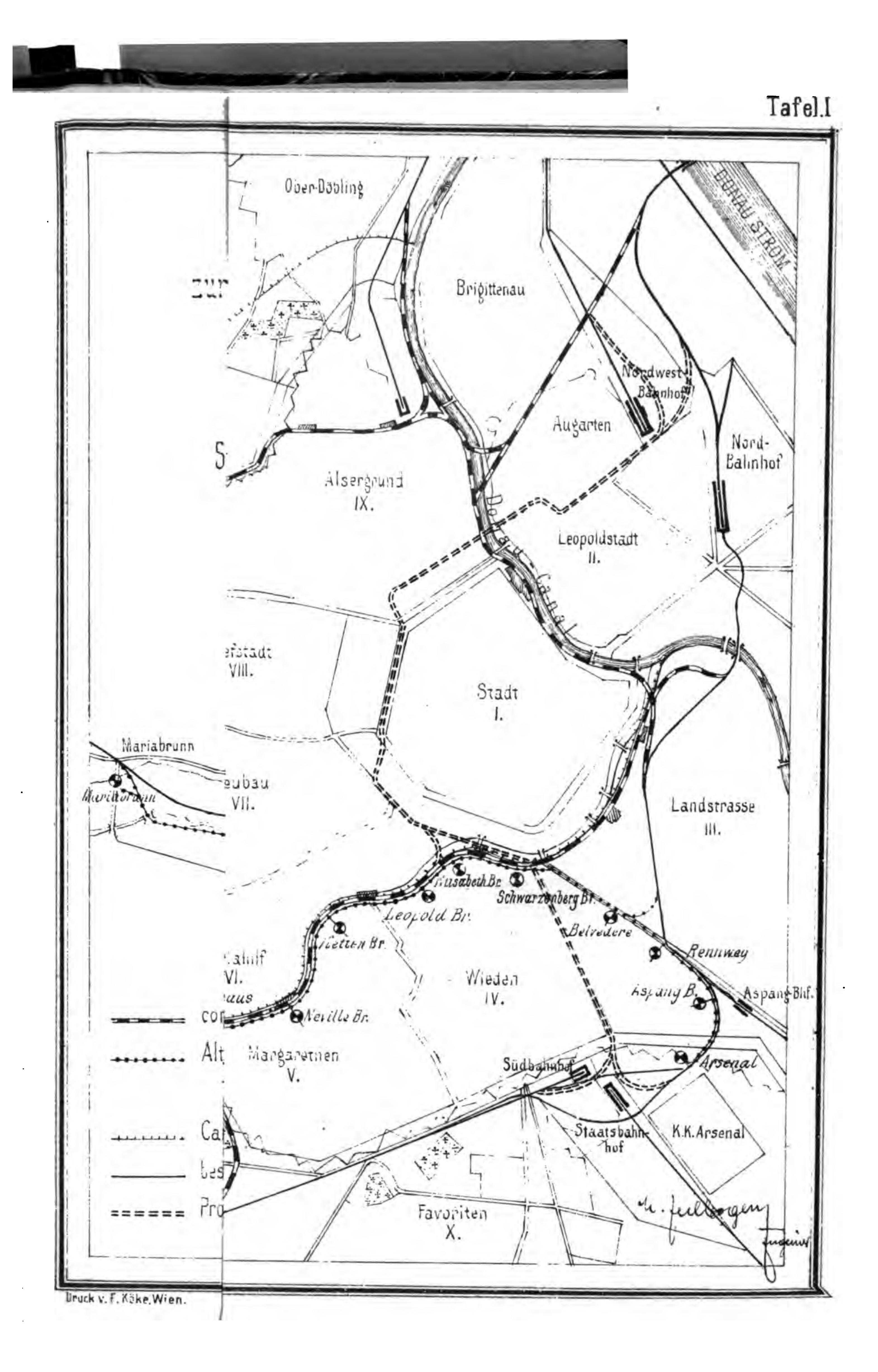
Wien, im April 1883.

M. Feilbogen,
Ingenieur.

Technisches Bureau:
WIEN, I. Bartensteingasse 14.

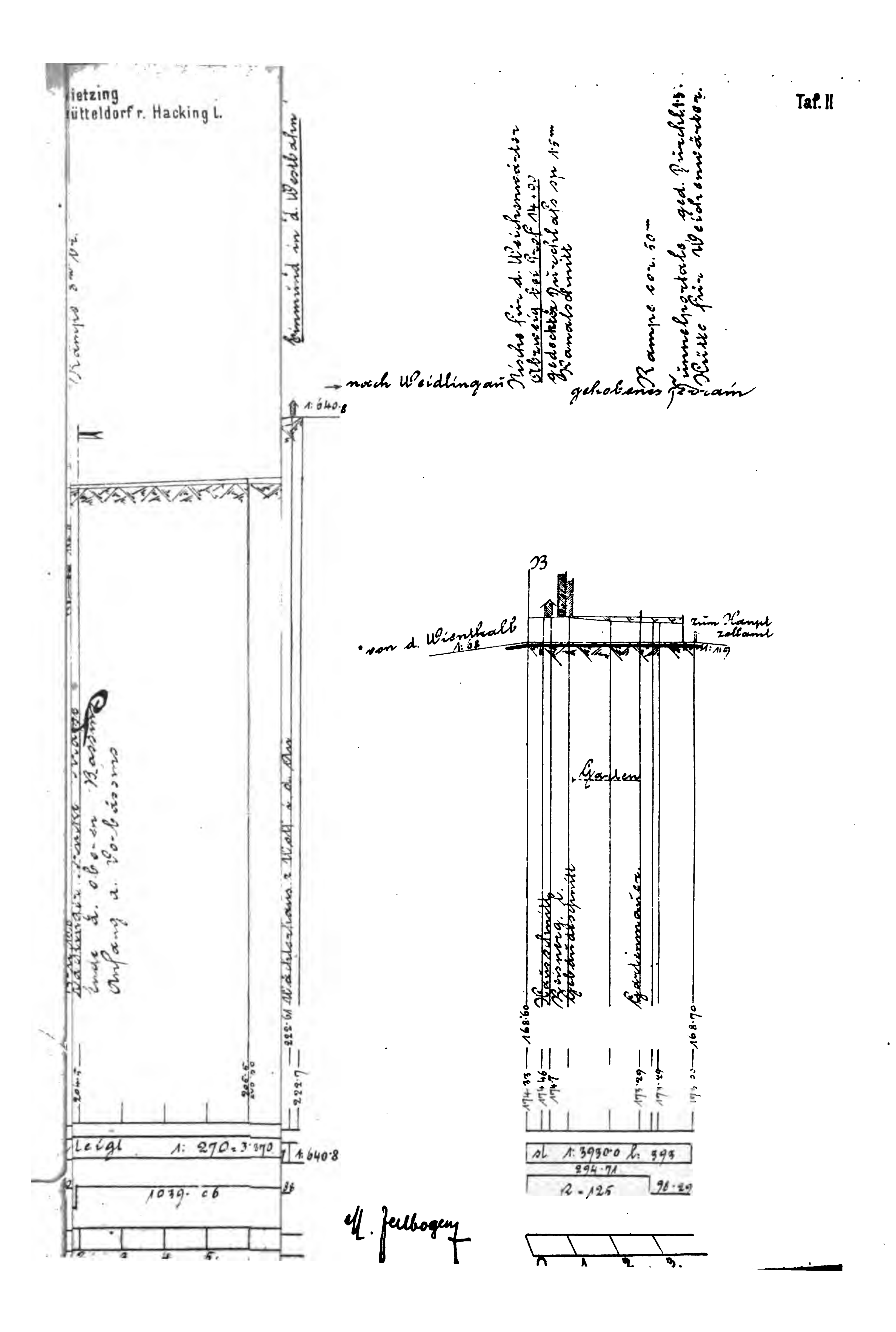


Tafel.I

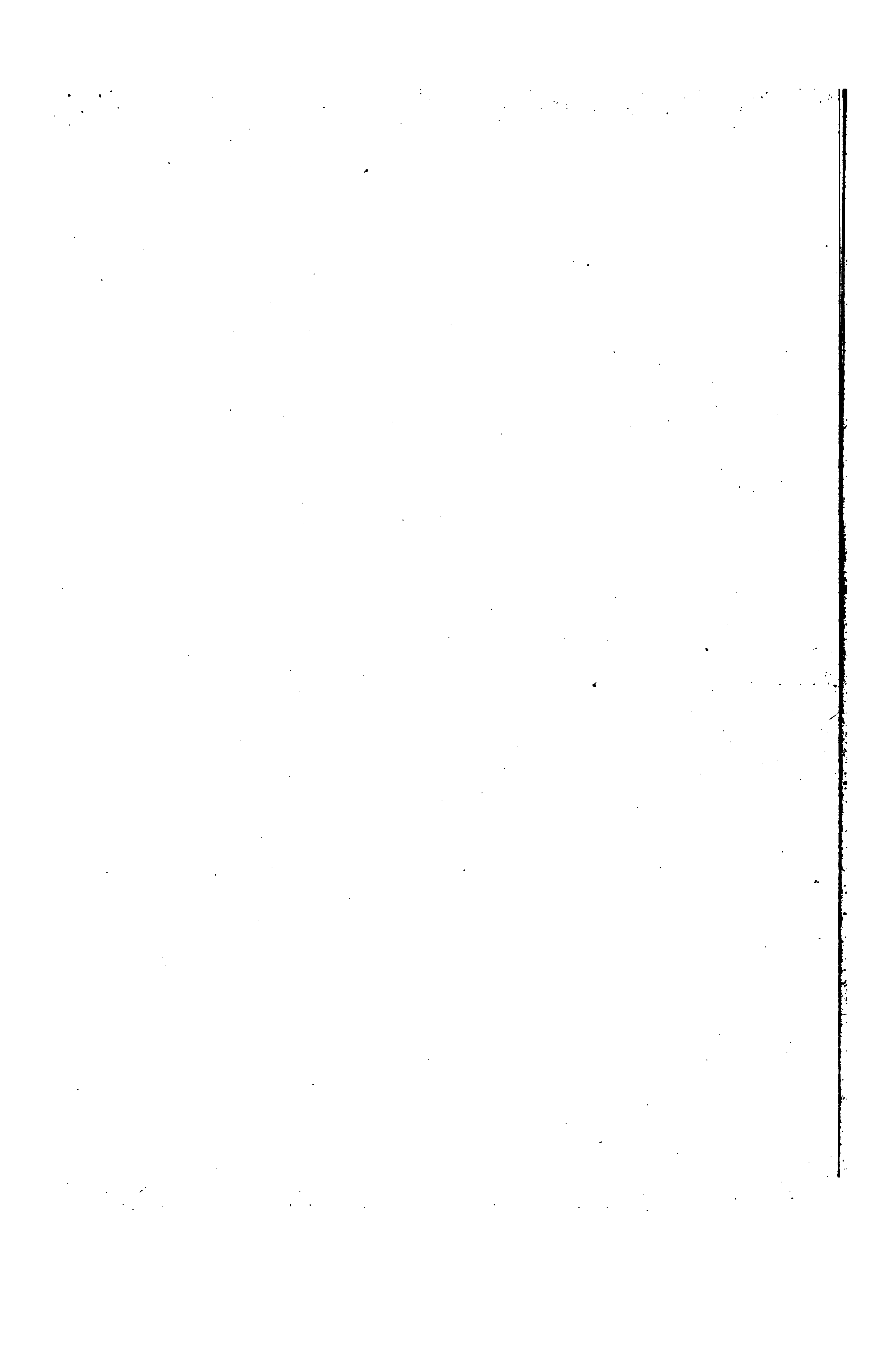


Druck v. F. Köke, Wien.

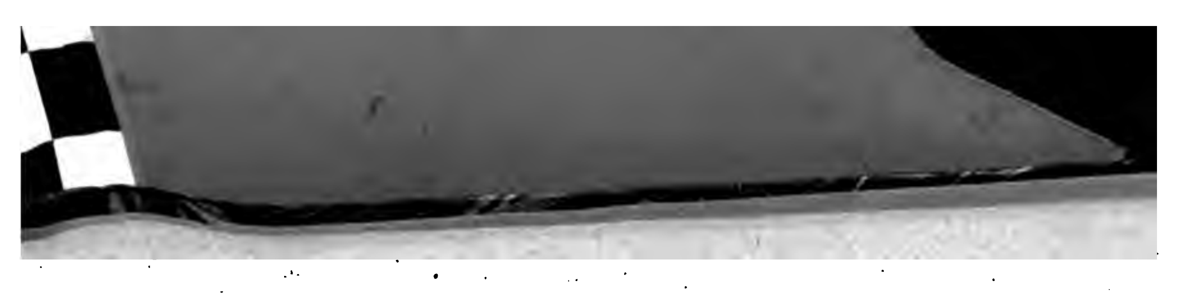


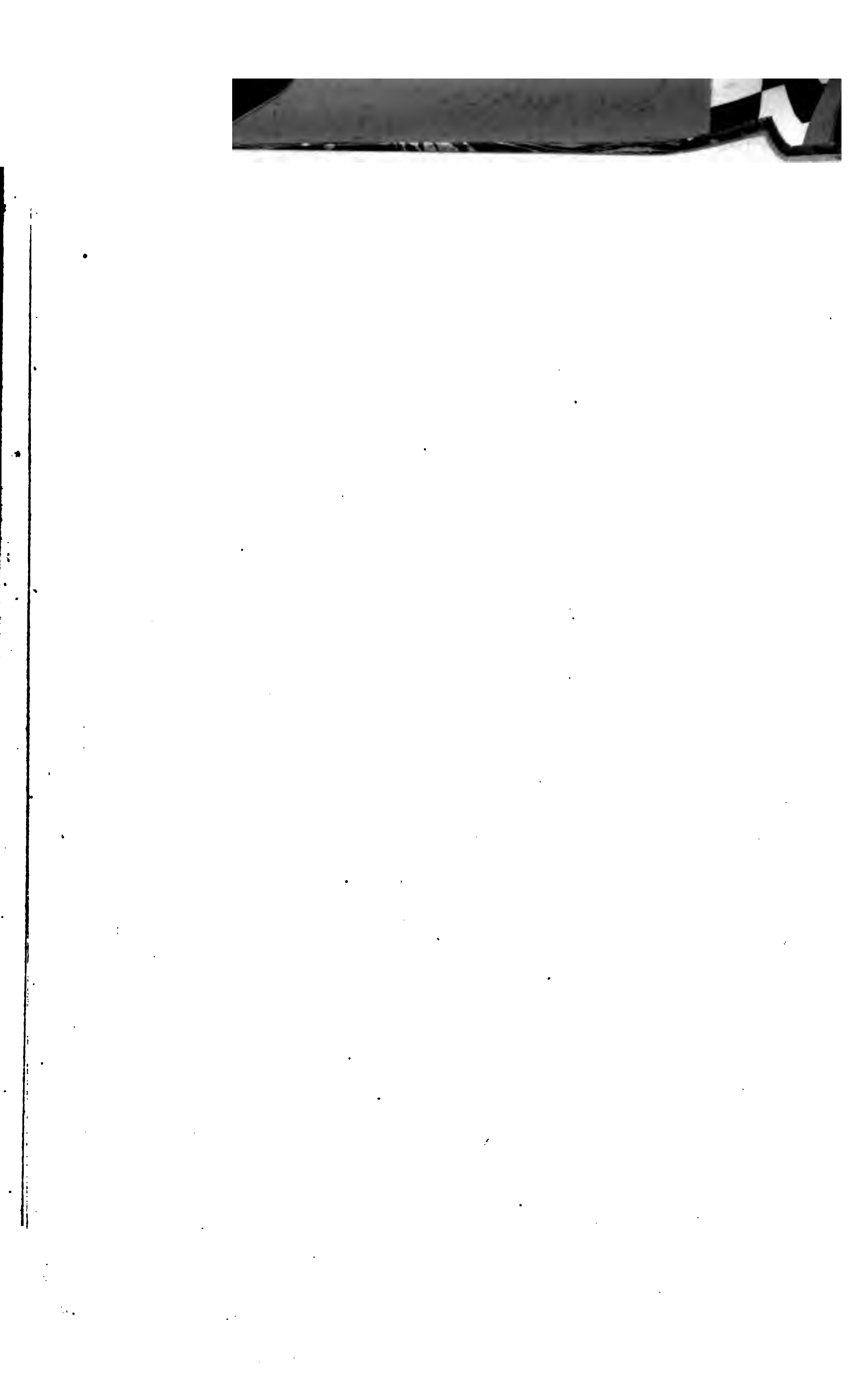


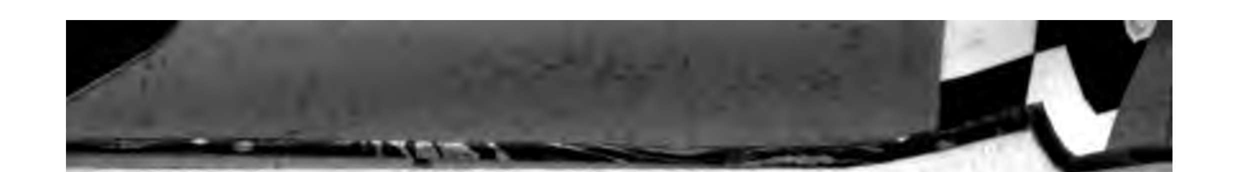
Taf. II
ietzing
ütteldorf r. Hacking l.
nach Weidlingau
1:640.8
von d. Wienthalb
1:68
zum Hauptzollamt
Garten
168·60
168·70
1: 270 = 3·270
1039·06
1:640·8
1: 3930·0
294·71
R = 125
90·29



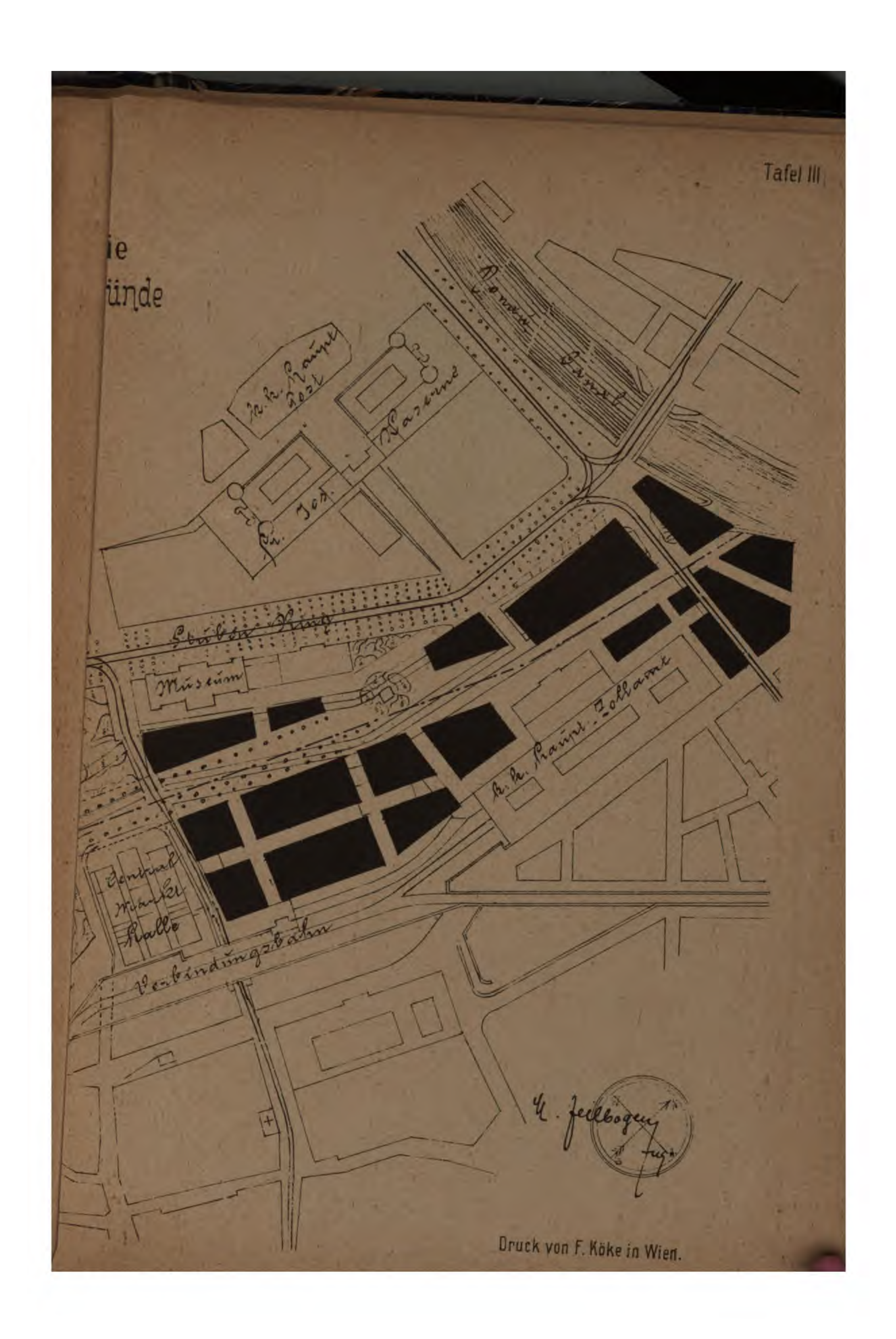






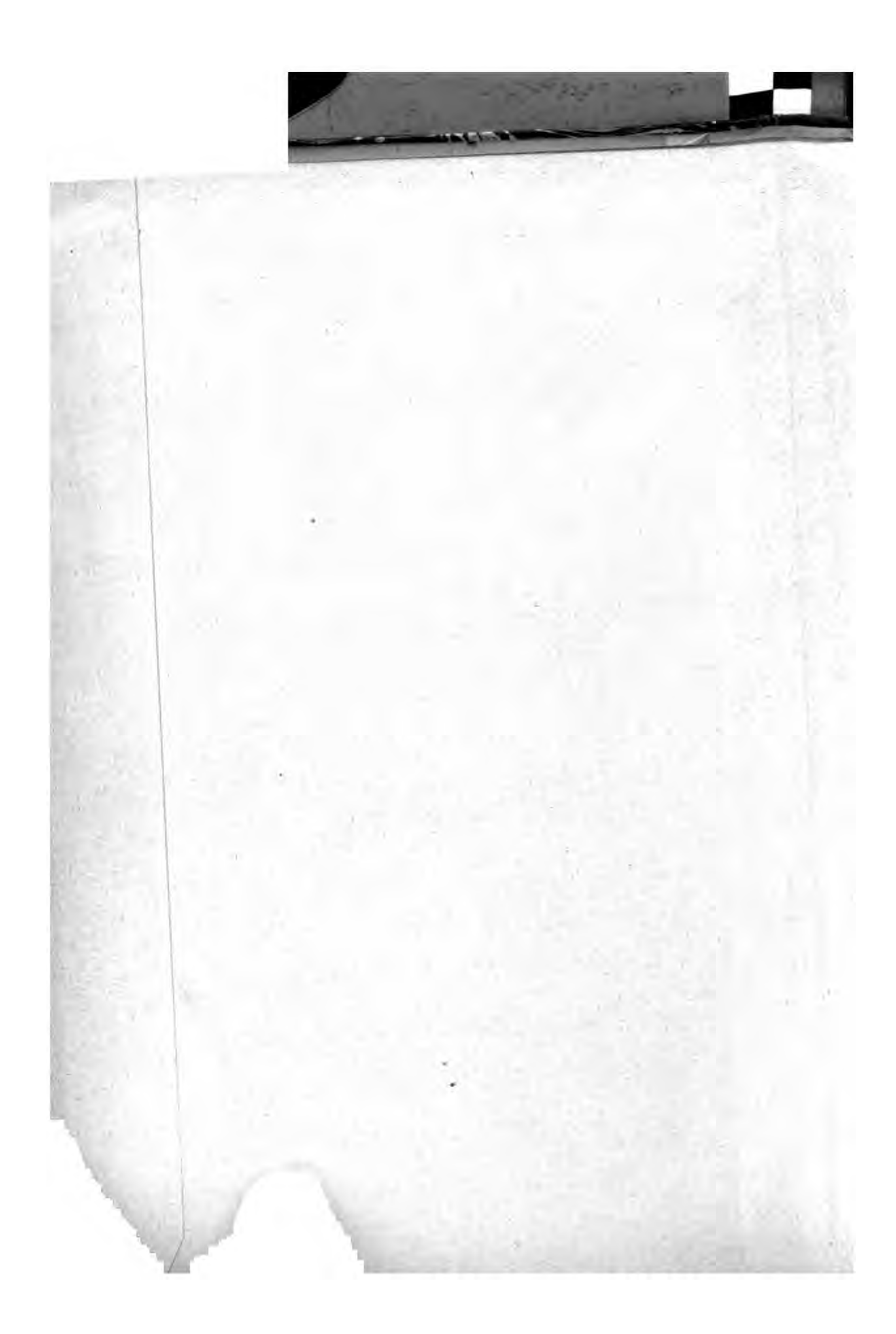


Tafel III



Druck von F. Köke in Wien.

Taf. IV.




Taf. V
Station Exerzierfeld
Platz
Projectirte
Militär
Gebäude
192.36
Gürtelstrasse
K.k.pr. Kaiserin Elisabeth Westbahn
DETAIL SITUATION
der Gürtelstrassen Verbindungsbahn
von Kilomet. 9·4 der conces. Gürtelbahn bis zur Station
Hietzing-Penzing der Wienthalbahn.
Masstab 1:7920.
Verbindungsbahn. Concessionirte Gürtelbahn. Projectirte Wienthalbahn.

86.

